Nr 26. Kraków, dnia 1 grudnia 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN ZWIĄZKU GALICYJSKICH KOLEJARZY „SAMOPOMOC“.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi.
Kraków, ulica Szpitalna L. 3, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza“ i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 5 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1

Konto czekowe 91.089. — Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy

KOMUNIKATY

Lokal Organizacyi (ul. Szpitalna l. 3 II piętro). otwarty dla członków Samopomocy codziennie od godziny 8-mej rano. Sprawy administracyjne załatwia urzędniczka Organizacyi. Sekretarz urzęduje codziennie od 4 do 6 popołudniu. Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy wprost do Zarządu Samopomocy. Korespondencye w sprawach redakcyjnych adresować należy do Redakcyi Nowego Kolejarza.

Zwracamy uwagę Kolegów, że posłowie nasi w parlamencie wiedeńskim, przyjmują petycye w sprawach personalnych, jedynie za pośrednictwem Zarządu głównego Samopomocy.

Poleca się mężom zaufania, aby zebrane wkładki członków przesyłali najpóźniej do 10-tego każdego miesiąca wraz z najdokładniejszym spisem złożonych i zaległych należytości. Wkładki za grudzień muszą być zebrane i przesłane jak najwcześniej z powodu rocznego zamknięcia rachunkowego.

Baczność kolejarze we Lwowie!

Wzywa się wszystkich dawniejszych członków, Samopomocy zamieszkałych we Lwowie, ażeby uiszczali zaległości i nowe wkładki w biurze komitetu lwowskiego.

Biuro komitetu znajduje się przy ul. Barskiej l. 3 w parterze w podwórzu i jest otwarte z wyjątkiem soboty, niedzieli i świąt codziennie o 7-ej wieczorem. Wpisy na członków i wkładki należy zgłaszać albo w biurze komitetu, albo do rąk mężów zaufania za pokwitowaniem.

Kto zalega przez trzy miesiące z wkładkami — przestaje być członkiem organizacyi. Wzywa się wszystkich członków, którzy dotychczas wkładek nie uiścili, aby natychmiast przesłali je do Zarządu Głównego, albo złożyli je na ręce mężów zaufania.

Bloczki wydane w marcu przez kolejarski komitet przedwyborczy, należy natychmiast przesłać wraz z obrachunkiem do Zarządu głównego.

Pomocnikami męża zaufania »Samopomocy« w **Rzeszowie** są:

Piotr Pajorski, Łukasz Międlar, Stanisław Kozdrański i Jan Rudek. Koledzy ci, mają odbierać wkładki miesięczne.

Mężowie zaufania, którzy wzięli do rozsprzedania polski przekład instrukcyi Nr. XX i XXIII mają w przeciągu miesiąca grudnia b. r. przesłać rachunki i pieniądze za sprzedane egzemplarze.

Zarząd główny.

Płace robotników kolejowych w Galicyi.

List z Wiednia. Starania »Samopomocy« o polepszenie doli personalu kolejowego w Galicyi zaczynają przynosić owoce. Donoszę Wam o pewnych oznakach, że ministeryum kolejowe, które dotychczas wszystkie deputacye przyjmowało jak z łaski, a wszystkie memoranda i prośby stale rzucało do kosza — zaczyna obecnie pod naciskiem posłów parlamentarnych myśleć trochę o Galicyi. Deputacya Wasza, przedstawiając posłom z Koła polskiego życzenia kolejarstwa krajowego, oznaczyła bardzo słusznie sprawę polepszenia losu robotnika kolejowego w Galicyi na pierwszem miejscu — wychodząc z tego założenia, że wprawdzie upo-

śledzenie wszystkich kategoryi kolejarskich jest wielkie i wszystkie potrzebują pomocy, — ale najpierw pospieszyć trzeba z pomocą dla najbiedniejszych t. j. dla robotników kolejowych. W kołach poselskich wywołała ta sprawa żywe zajęcie i spowodowała interwencyę w ministeryum kolejowem, której skutki poniżej opiszę.

Dotychczasowe wynagrodzenie robotnika kolejowego w Galicyi jest wielkiem pokrzywdzeniem tego stanu, ponieważ jest daleko niższe od wynagrodzenia robotników innych prowincyi austryackich Robotnika polskiego i ruskiego uważa dotychczas ministeryum za półdzikiego Azyatę, który żyje grochem i kapustą, chodzi prawie nago i potrzeby życiowe ma minimalne Stosownie do tego zapatrywania płaci się robotnikowi w Galicyi takie wynagrodzenie dzienne, za jakie można utrzymać w tych czasach lichwy mieszkaniowej i żywnościowej, psa podwórzowego, ale nie rodzinę o nadzwyczaj skromnych wymaganiach, ale chcącą egzystować Natomiast z wyraźnym zamiarem pokrzywdzenia robotnika w Galicyi popodwyższano płace dzienne robotnikowi niemieckiemu do tego stopnia, że jego wynagrodzenie za taką samą pracę jest prawie dwa razy wyższe. O tej różnicy w najwidoczniejszy sposób upośledzającej robotnika naszego, wiedziała oddawna partya socyalistyczna — nigdy jednak nie starała się o wyrównanie tej niesprawiedliwości. Bała się bowiem zrobić coś dla polskiego i ruskiego robotnika, bo towarzysze niemieccy od których partya zależy i od których odbiera rozkazy, zawsze uważają Galicyę za kraj półdziki, a robotnika galicyjskiego za coś gorszego i mniej wartościowego od robotnika niemieckiego, i nigdy by nie pozwolili na równouprawnienie ekonomiczne. Również nasze władze kolejowe wiedziały dobrze o tej krzywdzie. Lenistwo jednak, brak inicyatywy, strach przed Wiedniem i obojętność znacznej części naszych referentów na sprawy krajowe i na dolę personalu sprawiły, że przez długie lata o miliony ukracano zarobek robotniczy i nikt nie zatroszczył się o tę sprawę.

Natomiast Dyrekcye galicyjskie z wielką dumą opowiadały i rozpisywały wszędzie, że koszta ich administracyjne są najniższe w Austryi. Naiwna publiczność chwaliła gospodarność polskich biurokratów, nie wiedząc, że oszczędności zbierano z krwawicy robotnika kolejowego — Niemcy zaś, śmiali się w kułak, nie robiąc oszczędności, ale pakując pieniądze publiczne w niemieckiego robotnika

W kołach poselskich wywołała ta sprawa żywe zajęcie. Uważano ją bowiem jako pokrzywdzenie kraju na korzyść niemieckich prowincyi i jako illustracyę gospodarki ministeryum kolejowego, które śmiało wyznaczać głodowe wynagrodzenie robotnikowi — mogące wystarczyć przed pięćdziesięciu laty, ale nie w tych czasach drożyzny ogólnej, która najbardziej dotyka Galicyę. Dziwiono się bardzo, że władze krajowe, które przecież mają możność obznajmienia się ze stosunkami ekonomicznymi kraju, cierpiały taki stan rzeczy i nie zażądały powiększenia kredytu na cele podwyższenia płac robotniczych.

Zaraz po wyjeździe deputacyi z Wiednia, postarali się posłowie o bezpośrednie porozumienie z ministrem kolejowym i przedstawili mu żądania personalu kolejowego w Galicyi, zaznaczając z naciskiem, że główne postulaty nasze spełnione być muszą.

Widać, że interwencya posłów musiała napędzić ministeryalnym hofratom trochę strachu, bo zaczynają powoli przezwyciężać swoją nienawiść do wszystkiego co pochodzi, albo co dotyczy się dobra Galicyi i nawet zaczynają myśleć o robotniku kolejowym. Świeżo dowiedziałem się, że zaraz po interwencyi posłów postanowiono zebrać w całej Austryi nie wyłączając tym razem także Galicyi, najdokładniejsze daty odnoszące się do płac robotników kolejowych W tym celu wydało ministeryum okólnik do wszystkich Dyrekcyi, który poniżej podaje L. 60113 907.

Okólnik dotyczący stosunków płacy robotników c. k. kolei państwowych

Do wszystkich c. k. Dyrekcyi kolei państwowych i do kierownictwa kolei w Czerniowcach.

»Poleca się Dyrekcyi kolejowej odpowiedzieć jaknajdokładniej na wszystkie pytania podane w załączonym formularzu.

Odpowiedź ma być w ten sposób podana, aby dla każdej grupy robotników dziennych i dla każdego rodzaju służby, użyto osobnego arkusza formularza.

Podział na grupy jest następujący

I. Zwyczajni robotnicy.

II. Kwalifikowani robotnicy (profesyoniści i personal nadzorczy).

Następujące rodzaje służby mają być uwzględnione

a) Służba konserwacyi.
b) Służba warsztatów.
c) Służba innych zakładów pomocniczych.
d) Służba maszynowa.
e) Służba ruchu.
f) Służba materyałowa.

Wypełnione arkusze muszą być przedłożone do dnia 20 listopada i termin ten nie śmie być przekroczony«

Buschmann

Najważniejsze dla nas kolejarzy są właśnie te pytania na które ciekawe ministeryum kolejowe żąda od Dyrekcyi odpowiedzi.

Udało mi się dostać taki jeden arkusz i przesyłam go Wam dla umieszczenia w »Nowym Kolejarzu«.

Arkusz pytań odnoszących się do wysokości wynagrodzenia robotników kolejowych i sposobu podwyższania dziennych zarobków:

1) Jak wysokie są obecnie płace dzienne?

2) Czy wysokość płac dziennych ustanawia Dyrekcya kolei i na jakiej podstawie?

3) Czy wysokość płac dziennych ustanowił naczelnik służbowy i na jakiej podstawie?

4) Czy istnieje dla pojedynczych kategoryi jednolita płaca dzienna w całym okręgu dyrekcyjnym i na jakich podstawach?

5) Czy płaca dzienna podwyższa się i na jakich podstawach? (Podać terminy podwyższeń płac i wymiar).

6) Kto zarządza podwyższenie płac, Dyrekcya czy naczelnik służbowy? W wypadku ostatnim czy Dyrekcya potwierdza zarządzenia naczelnika?

7) Jak postępuje się gdy robotnik zmienia zatrudnienie albo miejsce stałego pobytu?

8) Na jakiej podstawie przyjmuje się służbę pomocniczą w danym dziale służby?

9) Na jakiej podstawie mianuje się robotników sługami pomocniczymi? Według lat służby bez względu na kwalifikacye?

10) W jaki sposób ustala się roczny dochód dziennego robotnika w razie stabilizacyi względnie przyjęcia?

Z całego szeregu pytań wynika jasno, że dotychczas nie było żadnych norm stałych dla oznaczenia stosunku robotnika do kolei a raczej, że stosunek ten normowany był dowolnie przez pojedyncze Dyrekcye lub przez naczelników służbowych. Brak jednolitości dopomagał do takiej wielkiej krzywdy robotnika w Galicyi, na którą złożyły się skąpstwo Wiednia na potrzeby miejscowe w Galicyi i brak odwagi ze strony władz kolejowych w kraju, które wolały wyznaczyć głodowe wynagrodzenie robotnicze, aniżeli stanąć otwarcie i po obywatelsku w obronie robotnika i pokazać Wiedniowi, że nie wolno traktować naszego kraju po macoszemu. Takiego jednak połączenia poczucia obywatelskiego z obowiązkami urzędniczymi nie spostrzegamy jeszcze w Galicyi. Naszym wielkościom zdaje się, że jedyna droga do karyery to całowanie łap wiedeńskim centralistom. To też trzymając stale nogę na grzbiecie personalu, zezują ciągle ku Wiedniowi, aby nie ominąć przypadkiem chwili sposobnej do otrzymania jeszcze jednej gwiazdki za krzywdę, którą krajowi wyrządzają. Myślę jednak, że tym panom powoli oczy otworzyć

się powinny, bo poznają wkrótce, że obecne nowe przedstawicielstwo parlamentarne nie pozwoli pluć Wiedniowi w naszą galicyjską kaszę i nie pozwoli dalej wyzyskiwać personalu, a tem samem kraju. Ponieważ nasze wielkości kolejowe mają giętkie plecy i doskonale nosy, to nie wątpię, że prędko połapią się w sytuacyi i dla karyery pokażą plecy Wiedniowi No .. a może obudzi się w nich polskie sumienie obywatelskie?

Podany powyżej okólnik ministeryum jest pierwszą oznaką zmiany kursu i powinien trochę zastanowić naszych galicyjskich kacyków kolejowych. Będziemy dobrze obserwować zachowanie się ich, a ja Wam osobiście zaręczam, że dowiem się dokładnie w ministeryum jakich odpowiedzi udzieliły Dyrekcye kolejowe w Galicyi. Jeżeli odpowiedzi te będą znowu biurokratycznem kłamstwem, służącem dla zamydlenia oczu a nie wyczerpującym referatem o nędzy robotniczej w Galicyi, to my postaramy się o odpowiednie zestawienie, które wykaże panujące stosunki pośród kolejowych robotników i zdemaskujemy bierność naszych władz w sprawach socyalnych.

»Przyszłość nasza«. *T. Grabicz.*

Strażnicy i zwrotniczy kolejowi.

Regulacya płac przeprowadzona rozporządzeniem z dnia 30 kwietnia 1907 do l. 23 200, zregulowała pobory strażników i zwrotniczych w ten sposób, że najmniejsza ich placa wynosi 750 a najwyższa 1.000 koron rocznie. Ponieważ dawna pensya wynosiła 700 do 950 koron rocznie, byłoby to pewnem małem polepszeniem. W ministeryum kolejowem nic się jednak nie dzieje za darmo. Równocześnie bowiem z małą podwyżką płac, odebrano tej kategoryi dodatek zwrotniczy w wysokości 120 do 200 koron rocznie, tak, że właściwie po regulacyi roczny dochód zwrotniczego jest mniejszy jak przed regulacya często o stokilkadziesiąt koron.

Ostatnia regulacya płac wogóle co do strażników kolejowych i zwrotniczych jest zupełnie chybioną i małostkową reformą. Takie bowiem płace jak 700 koron, a dochodzące po 30 la ach służby do 800 względnie 1 000 koron, nie mogą być uważane w dzisiejszych czasach drożyźnianych nawet za minium potrzebne do egzystencyi.

D l a t e g o t o p o ż ą d a n e m j e s t k o n i e c z n e z n i e s i e n i e k a t e g o r y i IVb i IVa s ł u g k o l e j o w y c h, d o k t ó r y c h s t r a ż n i c y n a l e ż ą i w c i e l e n i e i c h d o III k a t e g o r y i s ł u ż b y.

* * *

W interesie bezpieczeństwa ruchu kolejowego koniecznem jest, aby strażników kolejowych nie używać do robót wyczerpujących ich siły fizyczne, a pociągających za sobą znużenie i wyczerpanie, czyniące ich niezdolnymi do właściwej służby nadzorczej, zwłaszcza, że nawet instrukcya dla strażników postanawia, że mają oni być używani tylko do pomniejszych robót konserwacyjnych. Tymczasem panowie naczelnicy sekcyi konserwacyi pozwalają sobie plewienie trawy rozrastającej się bujnie w kamienistem łożysku szutrowem uważać za taką mniejszą robotę, gdy w rzeczywistości jest to plaga jaką trudno sobie wyobrazić.

Powszechnie strażników prześladują zarzutem próżniactwa, zaś nie piękna ta reputacya zawisłą jest od bujniejszej lub też żywszej wegetacyi roślinnej, jaka na nieszczęście strażnika właśnie najlepiej upodobała sobie kamieniste łożyska szutrowe. Kamień, którego w innych warunkach nie czepia się zazwyczaj żadna roślinność, przeniesiony na przestrzeń kolejową poczyna być — że tak powiem — najurodzajniejszą glebą dla różnego rodzaju skrzypów, które po wyplewieniu ku rozpaczy strażnika rosną w jego oczach, drwiąc sobie z jego herkulesowych zapasów, jakie tenże stacza z tą wątłą roślinką. Otóż strażnik uchodzi za próżniaka, czem więcej zieleni się przestrzeń, do której »urodzajności« tenże absolutnie niczem się nie przyczynia.

Przysłuchajmy się jednak, czy można być leniwym przy tylu obowiązkach i takiej odpowiedzialności, jaką obarczono strażnika? .. Strażnik to typ kolejarza, z którym łączy się pojęcie najskrajniejszego ubóstwa, zapychanego bobem, kapustą i kartoflami których omastą często gęsto jest tylko sama sól, a kawałek mięsa jest przysmakiem na święta Wielkanocne. Przy niesłychanej drożyźnie płace strażników znachodzą się prawie na pierwotnej stopie z przed 30 lat, boć przecie za reformę płac nie można uważać tych kilkanaście Koron nadwyżki, które zresztą zabiera się drugą ręką tytułem zwiększonych wkładek do różnych tak zwanych instytucyi humanitarnych. Przy tem wszystkiem strażnik kolejowy ma następujące obowiązki:

Nadzorowanie przydzielonej mu przestrzeni w długości 1·5 do 2·5 kilometra, którą on sam 3 razy, zaś zastępca jego strażnik luzujący jeden raz obejść musi tam i z powrotem, a na znak wykonanego obchodu na słupkach granicznych zawiesić tabliczkę kontrolną. Tam gdzie nie ma strażników luzujących, to jest na liniach z wyłączną służbą dzienną, sam strażnik musi obejść swą przestrzeń 4 razy, czyli że suma pracy obchodowej, czyli pieszej, równa się 9, 12, 15 do 20 kilometrów dziennie, do której to pracy przybywa jeszcze roznoszenie kart obiegowych, tak, że strażnik kolejowy zmuszony jest codziennie wykonać marsz gwałtowny, wynoszący od 12 do 25 kilometrów Jest to wprawdzie bardzo ładny spacerek, ale nie codziennie, w świątek i piątek, w deszcz i pogodę, mróz i odwilż, w upał i ulewę, przez całe życie, rok po roku, objuczony narzędziami pracy.

Szczególną uwagę musi strażnik poświęcać przejazdom kolejowym, a obok trawy, rampy czyli rogatki kolejowe są jednem z największych utrapień dla strażnika. Mechanizm tychże jest nadzwyczaj kapryśny, powodujący niedokładne zamknięcia przejazdów, wskutek czego wydarzają się wypadki pociągające za sobą śledztwa dyscyplinarne i karnosądowe przeciw strażnikom Nie wspominam zaś o codziennych karach porządkowych za otwarte lub niedomknięte rampy, raportowane przez personal maszynowy i pociągowy.

* * *

Zanim wywalczymy zniesienie IV. kategoryi i przeniesienie strażników i zwrotniczych do kategoryi III., musimy zażądać dla tych funkcyonaryuszów kolejowych, którzy są głównym filarem bezpieczeństwa ruchu, całego szeregu reform służbowych i ekonomicznych Konferencya wrześniowa dała Zarządowi »Samopomocy« dosyć tymczasowych postulatów strażników i zwrotniczych, które przedstawione już zostały posłom parlamentarnym dla poparcia ich w ministeryum kolejowem.

Postulaty te są:

1) Zaopatrzenie w lepszą odzież służbową, tak co do jakości, ilości jakoteż co do skrócenia czasu wynoszenia.

2) Zwolnienie z czynszu z budek strażniczych, jako lokalów służbowych, po największej części wilgotnych i szkodliwych dla zdrowia.

3) Udzielenie dodatku na obówie, którego zapotrzebowanie jest nadzwyczaj wielkie ze względu na obchody linii kolejowej.

4) Wprowadzenie dodatków za nocną służbę

5) Skrócenie czasu służby w jednej turze do 12 godzin, z następującym potem 24-godzinnym wypoczynkiem na liniach głównych, a 18-godzinnym wypoczynkiem na liniach bocznych i lokalnych.

6) Ponieważ zwrotniczy i tak zwani stawidłowi w gruncie rzeczy pełnią jedną i tą samą służbę przy stawidłach blokowych, a mimoto zwrotniczy awansują tylko do 1000 K, podczas gdy stawidłowi do 1600 Koron, żądamy także dla zwrotniczych prawo awansu obowiązkowego na stawidłowych. Dotychczas bowiem, bardzo wyjątkowo i tylko w drodze protekcyi mianuje się ich stawidłowymi

Są to minimalne żądania nasze dla tej kategoryi służby. Nie wątpimy, że potrafimy je wywalczyć, aby choć trochę ulżyć tym biednym ludziom, na których uwadze i przytomności umysłu polega bezpieczeństwo ruchu. Jestto klasa służbowa dzielna, przywiązana do zawodu, która nieraz uchroniła zarząd kolei od olbrzymich strat materyalnych — i zasługująca w całej pełni na inne traktowanie i inne wynagrodzenie. Dlatego to »Samopomoc« nie spuści z uwagi sprawy strażników i zwrotniczych kolejowych dopóty, dopóki nie wywalczy dla nich zmiany losu.

Odezwa do c. k. Ministeryum kolejowego w sprawie zarachowania należytości za jazdę.

W Dyrekcyi krakowskiej wychodzą prawie wszystkie pociągi towarowe z Podgórza-Płaszowa i dochodzą do Rzeszowa Staroniwy lub odwrotnie Do objęcia służby przy tych pociągach w Płaszowie jadą z Krakowa partye konduktorskie albo pociągami przewozowemi (Uberfuhrzüge), albo maszynami próżnemi, albo też kursującymi pociągami osobowymi i powinny być w Płaszowie podług przepisu na stronie 118 służbowego rozkładu jazdy najmniej na 90 minut przed czasem odjazdu towarowego pociągu. Podobne zaprowadzenie tyczy się jazd z Rzeszowa do Rzeszowa Staroniwy lub odwrotnie.

Z powrotem do domu przyprowadzają krakowskie partye pociągi towarowe do Podgórza i po oddaniu pociągu wracają do Krakowa najbliższą okazyą, co jednak nieraz dopiero po upływie dwu lub trzech godzin nastąpić może.

Te jazdy i ten czas czekania zaliczano dotąd całkiem słusznie jako czas służby i wypłacano za to godzinowe w pełnym wymiarze.

Dnia 26 października przyszło z c k. Dyrekcyi kolejowej do stacyi krakowskiej polecenie, że od 1 listopada jazdy te do Podgórza lub Rzeszowa Staroniwy i odwrotnie nie należy zaliczać w służbie i że za nie godzinowe w pełnym wymiarze likwidowanem być nie może

Nie dosyć na tem. — Polecenie to uczyniono ważnem wstecz w ten sposób, że Dyrekcya zwróciła za październik już przedłożone książeczki godzinowe z tym rozkazem, aby je według tego polecenia poprawić

Polecenie to zmiejszało kwotę miesięcznie przypadającego godzinowego dla każdego konduktora przeciętnie o sześć do ośmiu koron.

Ze względu na ciągle wzmagającą się drożyznę, na formalne zapasy o codzienny chleb i z uwagi na okoliczność, że od czasu do czasu w tej materyi pojawiające się rozporządzenia, wymiar godzinowego juz do tego stopnia zmniejszyly, że gdy przed nie tak wielu laty konduktor, miesięcznie 30 do 40 złr. godzinowego dostawał, dziś przy największem wytężeniu zaledwie tyle koron uzyskać może, zrobiło to ostatnie polecenie na całym personalu bardzo przygnębiające, ledwie dające się opisać wrażenie

Teraz pod zimę gdy wszystko drożeje, gdy każdy ma więcej wydatków, gdy się należy spodziewać większych opóźnień pociągów, ubywa każdemu miesięcznie po kilka koron!

W tej sprawie udała się do pana Radcy Dworu Horoszkiewicza deputacya personalu.

W swej humanitarnej względności zarządził pan Radca Dworu wypłatę godzinowego za październik w pełnym wymiarze i przyrzekł zająć się jaknajgoręcej tą sprawą. — Równocześnie jednak polecił, aby jak długo rozporządzenie to nie zostanie cofniętem, od 1 listopada zarachowywać godzinowe według niego, a więc w wymiarze ukróconym.

Aby przeto biedny, szczególniej prowizoryczny, głód cierpiący personal uspokoić i aby próbom oszczędności na rachunek utrzymania personalu pociągowego raz tamę położyć, żądamy koniecznie od Ministeryum kolejowego:

1) Natychmiastowego, jeśli można telegraficznego zniesienia powołanego tu polecenia, tyczącego się jazd z Krakowa do Podgórza, z Rzeszowa do Rzeszowa Staroniwy i odwrotnie, oraz czasów zatrzymania się tamże.

2) Wydania jasnego, łatwo zrozumiałego i nietylko uczonym w c k. Dyrekcyi przystępnego, lecz każdemu ze służby pociągowej zrozumiałego przepisu o sposobie zarachowania i wymiarze godzinowego i strawnego, bo przepisu tego dotąd nikt nie posiada. — Specyalnie dla Krakowa potrzebnym byłby formularz, jak należy w różnych wypadkach wypełniać książeczki godzinowe

3) Zakazania wszelkich prób ograniczenia lub zmniejszenia wymiaru godzinowego

4) Zniesienia niesprawiedliwego sposobu rachowania godzinowego za czas jazdy pociągu podług rozkładu jazdy, bez uwzględnienia spóźnień, a natomiast zaprowadzenia, co przecież jest zupełnie sprawiedliwem, liczenia godzinowego za czas rzeczywistej służby a więc za czas ściśle podług dziennika pociągowego w służbie spędzony.

Listy z przestrzeni.

Ze Lwowa, tej nowej, świetnie się rozwijającej twierdzy naszej krajowej organizacyi otrzymaliśmy od wielu kolegów listy z mniej lub więcej ważnemi wiadomościami. Niestety, brak miejsca nie pozwala nam wszystkich korespondencyi w całości zamieszczać, dlatego zmuszeni jesteśmy streścić je w jednym artykule.

Otóż wszystkie pisma cechuje silna i szczera radość z tego powodu, że we Lwowie, tym jak się zdawało czerwonym Lwowie, po założeniu naszej organizacyi, socyaliści między kolejarzami okazali się małą i słabą liczebnie garstką, która wobec uczciwej idei naszej z dnia na dzień topnieje. Mamy tu jeszcze bardzo wielu niedowiarków — ale większość zaczyna pojmować, że nie można od młodej organizacyi zazaz dochodów i zysków żądać. Socyaliści przez lat 15 bałamucenia nic nie zrobili — trudno więc żądać od tych, co bez pomocy pruskich pieniędzy pracują, ażeby na poczekaniu stworzyli dobrobyt dla kolejarzy. Nawet robotnicy, ktorzy się najliczniej garną do organizacyi dobrze to już rozumieją.

Jestto tem bardziej pocieszającym objawem, że tutejsi robotnicy tak bardzo byli zdemoralizowani ustawicznemi partyjnemi zgromadzeniami, które ani na włos nie zmniejszyły ich nędzy — choć tyle na tych zgromadzeniach Kaczanowscy, Badnerzy, Hudecy i inni Sienniccy hańbowali i wrzeszczeli.

Wszyscy nasi zaufani donoszą nam, że wśród kolejarzy wszystkich kategoryi rośnie nietylko wzajemne poczucie koleżeńskiej wspólności dla ogólnej sprawy — ale nawet szczere i głębokie zaufanie do założycieli filii lwowskiej, bo widzą u nich wszelki brak osobistego interesu i prawdziwie serdeczną i uczciwą pracę społeczną. Co prawda, trudno już dziś nawet orzec, kto szczerzej i pilniej pracuje dla dobra organizacyi, czy ci, co pierwsi już zapoczątkowali, czy kilkadziesiąt tych kolegów, którzy już to w Wydziale filii, już to jako mężowie zaufania zgrupowali się koło przywódców i wraz z nimi stali się zapalonymi »agitatorami« sprawy.

Najlepsze wrażenie wywołuje u wszystkich to, że komitet filii nie rzuca się na drogę krzykliwych a bezcelowych zgromadzeń, ale pracuje cicho, urządza wzorową gospodarkę wewnętrzną, zadzierżga nici sympatyi między różnymi wrogiemi sobie dotychczas warstwami za pomocą poufnych pogadanek na tak zwanych grupowych zebraniach i opracowuje plan urządzania fachowych kursów dla członków w czasie zimowych wieczorów, celem przygotowania kolegów do egzaminów kolejowych. Kursy te będą bezpłatne dla członków, zaś nieczłonkowie będą na kursa przyjmowani za poprzedniem zgłoszeniem się w prezydyum Wydziału za

pewną skromną opłatą na korzyść organizacyi. Sprawa ta jednak nie jest jeszcze stanowczo udecydowaną.

Na dalszym planie stoi sprawa akcyi samopomocy ekonomicznej w drodze założenia sklepu spółdzielczego dla najniezbędniejszych artykułów żywności i t. d.

Co do planowanych przez kolegów lwowskich kroków do rządu w celu uzyskania podwyższenia kwaterowego do 90% i t. p., to ze swej strony radzimy przesyłać postulaty na ręce Zarządu »Samopomocy« w Krakowie za pośrednictwem Wydziału filii, a będą one niezawodnie należycie poparte przez Koło polskie w Wiedniu.

Jedynym przykrym dyssonansem w listach naszych korespondentów jest obawa — nie przed kontragitacyą socyalistów, bo tych się nikt już we Lwowie nie boi — ale przed rozkładową krecią robotą kilku jednostek, które zawiedzone w swoich egoistycznych rachubach, rzucają się jak wściekłe na wszystko i wszystkich, którzy stoją na przeszkodzie ich karyerowiczostwu. Ludzie ci są tem niebezpieczniejsi, że walczą z zakrytą przyłbicą i strzelają z za płota oszczerstwem i kłamstwem, nadużywając do tego wstrętnego celu zaufania poważnych pism zawodowych i politycznych.

Pod tym względem możemy uspokoić wszelkie obawy, gdyż znamy dokładnie teren lwowski i potrafimy śmiało i otwarcie usunąć na bok wszystkich frazesowiczów i szarlatanów i jeżeli nie zaprzestaną szkodzić naszej organizacyi przez rzucanie nieuczciwych podejrzeń na kolegów, którzy z całem zaparciem się dla dobra kolejarzy pracują, to nie zawahamy się ani na chwilę, by zdemaskować tych, którzy drugich odsądzają od czci i wiary dlatego tylko, że sami są nieuczciwymi karyerowiczami.

Doświadczenia niedawnych czasów nauczyły nas, że prócz czczych frazesów dla karyery, czynów się od nich spodziewać nie można i że gdy ich zawód spotka, to gotowi wbrew hasłom przez siebie głoszonym zrobić natychmiastowe salto mortale do przeciwnego obozu. To też mogą nasi lwowscy koledzy być spokojni, bo Zarząd pilnie obserwuje tych ukrytych wrogów i zna ich dokładnie a nawet ich agitatorów.

Rzeszów 24 listopada 1907. (Zgromadzenie kolejarzy). Organizacya zawodowa kolejarzy »Samopomoc« zwołała na dzień dzisiejszy zgromadzenie do Rzeszowa w celu przedstawienia sprawozdania z deputacyi do Wiednia. Jako delegaci głównego zarządu przybyli z Krakowa pp. Biernakiewicz, Michałka i Tabaczyński. Prócz tego przybył z Dębicy p. Bakas, a z Trzciany prezes filii p. Piątek z 14 kolegami. Ogółem zebrało się około 160 kolejarzy. Po zagajeniu zgromadzenia przez pana Kowalika wybrano przewodniczącym p. Cohgena, sekretarzem p. Krogulskiego. Pierwszy przemówił p. Tabaczyński i w dłuższem a wyczerpującem przemówieniu przedstawił sprawę nowej ustawy kolejowej. Mowca wyliczył najważniejsze postulaty kolejarskie, jak regulacyę pensyi i kwaterowego, podwyższenie płacy robotnikom dziennym, zmianę prowizoryum, zaprowadzenie języka polskiego jako urzędowego w służbie wewnętrznej i t. d.

P. Biernakiewicz omówił znaczenie organizacyi wogóle, dla poprawy bytu i podniesienia godności stanu kolejarskiego i wezwał zgromadzonych do łączenia się razem na gruncie narodowym a nie politycznym, na wzór naszych pobratymców, Czechów. (Oklaski).

W dyskusyi zabrał głos p. Krogulski. Zaznaczał rzekomą pracę socyalistów (wydzieranie naszych »koron« dla centrali wiedeńskiej) i zaprotestował przeciw łączeniu się z tymi partyami. Nam nie potrzeba polityki ale chleba, a tu nam socyaliści przeszkadzają. My chcemy założyć »konsum«, socyaliści nie chcą, bo im chodzi o swych protektorów, żydów, i o straty jakieby ci przez założenie »konsumu« ponieśli.

P. Bakas protestuje przeciw nazwaniu organizacyi krajowej przez socyalistów, organizacyą dyrekcyjną. Wyjaśnia tajemnice »centrali«, której był przez długie lata zwolennikiem i agitatorem.

P. Piątek wzywa do zgody i łączenia się.

P. Karaś, nadinżynier kolejowy godzi się w zupełności na organizacyę zawodową, żąda jednak by przez politykę starać się o polepszenie dobrobytu, ale stać na gruncie narodowym (Oklaski). Mowca sam wstępuje od dziś do organizacyi i użyje całego swego wpływu, aby wszyscy jego koledzy wspólnie z nim wstąpili.

P. Tabaczyński dziękuje p. Karasiowi za poparcie i tłumaczy, że »Samopomoc« uprawia politykę tylko ekonomiczną, popierać będzie zatem wszelkie związki ekonomiczne. (Oklaski).

Po przemówieniu p. Kowalika na temat oklamywania i wyzyskiwania kolejarzy przez socyalistów, wyzyskiwania ich moralnego i materyalnego, uchwalono jednogłośnie rezolucyę następującą:

»Zgromadzeni kolejarze w Rzeszowie oświadczają, że związek »Samopomoc« jest jedynym w Galicyi, który zastępuje interesa kolejarzy w Galicyi i zobowiązują się wstąpić do tej organizacyi, wyrażając Zarządowi zupełne zaufanie«.

W końcu uchwalono wysłanie telegramu do Koła polskiego, co też zaraz uskuteczniono.

Telegram brzmiał:

»Zgromadzeni kolejarze w Rzeszowie wyrażają zupełne zaufanie demokratycznemu i narodowemu Kołu polskiemu i proszą o przyspieszenie akcyi w sprawie reformy ekonomicznej bytu kolejarstwa«.

Zgromadzenie zakończyło się o godzinie 6 wieczorem a delegaci krakowscy wraz z kilku rzeszowskimi odjechali pociągiem pospiesznym do Dębicy na podobne zgromadzenie które się miało odbyć w celu założenia nowej filii Organizacyi w Dębicy — w siedzibie prowodyrów socyalizmu i hersztów »Centrali« wiedeńskich pp. Packana i Szydlika.

Trzciana. *Sprawozdanie z posiedzenia zwołanego dnia 10. listopada 1907.* Cel: założenie filii Samopomocy. Zwołujący Wojciech Piątek. O godzinie 3 popoł. zagaił zgromadzenie Wojciech Piątek, zaznaczając cel zebrania. Na przewodniczącego zaproponował najstarszego wiekiem jak i służbą robotnika Wojciecha Misia ze Świlczy, na zastępcę Józefa Czajkowskiego strażnika kolejowego a na sekretarza Antoniego Worosza, delegata robotniczego wydziału ze Trzciany, na co zgromadzeni jednogłośnie się zgodzili. Pan przewodniczący udzielił głosu p. Wojciechowi Piątkowi, który w dłuższym referacie wyjaśnił zgromadzonym działalność socyalistycznej centrali jako instytucyi wyzyskującej naiwnych kolejarzy. Zgromadzenie jednogłośnie oświadczyło się przeciw niemieckiej bandzie socyalistycznych wyzyskiwaczy i zaznaczyło, że miejsce galicyjskiego kolejarza jest tylko pośród członków jedynej krajowej organizacyi kolejarskiej „Samopomoc". W dalszym ciągu, odczytywał i objaśnił referent zgromadzonym projekt ustawy kolejowej, na który wszyscy zgromadzeni zgodzili się jednogłośnie. Odczytano także mowę parlamentarną posła Battagli, która w dosadny sposób piętnuje postępowanie władz kolejowych i omawia nędzę robotników, służby i urzędników kolejowych. Następny mowca p. Andrzej Czerwiec robotnik i delegat strażników z Trzciany, przechodził pojedyncze paragrafy statutu Samopomocy i w dobitnych słowach objaśnił cel tego związku i zachęcał zgromadzonych do przystąpienia. Mowcy przerywały często oklaski słuchaczy, szczególnie przy ustępach w których zarzucił wyzysk centrali socyalistycznej, która z ujmą honoru kolejarskiego kierowaną jest przez różnych ulicznikow i ludzi, którzy z zawodem kolejarskim nie mają nic wspólnego ale żyją i rozbijają się za pieniądze zbałamuconych kolejarzy. W dalszym ciągu, podniósł mowca zasługi dla kolejarstwa śp. W. Bachowskiego.

Po objaśnieniu przez poprzednich mowców, zabrał głos Pan przewodniczący i zapytał się zgromadzonych czy zrozumieli całą sprawę oraz poddał pod glosowanie, czy godzą się na założenie filii w Trzcianie, co jednogłośnie uchwalono. Poczem nastąpiły wpisy do filii i przystąpiono do wyboru wydziału.

Przewodniczącym wybrano Wojciecha Piątka torowego z Trzciany zastępcą Piotra Jędrycha strażnika z Trzciany sekretarzem Stanisława Worosza robotnika i zastęp. strażników, skarbnikiem Jakóba Cioche cieślę kolejowego, bibliotekarzem Andrzeja Czerwca robotnika. Wybraniwybór przyjęli, poczem zabierali głos Józe

Czajkowski strażnik Piotr Jędrych, z robotników Stanisław Worosz, Tomasz Bradki, Jakób Cioch, Mateusz Piątek i wielu innych. Po wyczerpaniu porządku dziennego przewodniczący podziękował zgromadzonym za spokojne i godne zachowanie się wczasie obrad i o godzinie 8 wieczór zamknął zgromadzenie. Po bratniem ucisku dłoni zgromadzeni rozeszli się do domu. *Stanisław Worosz sekr.*

Dębica 25 XI 1907 Kolejarze zwołali na wczoraj zgromadzenie, na które przybyli delegaci Zarządu głównego organizacyi krajowej Samopomoc" z Krakowa pp. Tabaczyński, Michalka i Biernakiewicz Uczestniczyło około 80 kolejarzy Na zgromadzenie to zaproszono również kolejarzy socyalistów z przywódcą ich p Packanem na czele. Przybyli wszyscy w komplecie — razem sześciu. Zgromadzenie zagaił p. Hanusiak Przewodniczącym wybrano p Jennera, sekretarzem p Kalitę. Jako referent przedstawił sprawę nowego statutu kolejowego — p Tabaczyński. P Biernakiewicz przedstawił sprawę ogólnej Organizacyi zawodowej i zachęcał do łączenia się.

W dyskusyi zabrał głos p Packan i w długiej mowie — co prawda bardzo płytkiej i nie zrozumiałej przedstawiał rzekomą pracą socyalistów i Centrali wiedeńskiej. — twierdził, że ona tylko broni kolejarzy, — a projekt wypracowany przez nią — już od 9 lat leży w parlamencie — (śmiechy i drwiny) — twierdził dalej, że socyaliści pracują dla idei a sami są nędzarzami głosy: Diamand itp.), ale wzbudzał tylko śmiech u zgromadzonych, a przewodniczącego zmuszał do uwag, by nie mówił od rzeczy. Wreszcie odebrał mu p. Jenner głos. Ciętą odpowiedź otrzymał p Packan od pp Tabaczyńskiego, Bakasa, Kowalika i Biernakiewicza Gdy p Packan podczas dysputy zwrócił się do p Michalki z zarzutem antysemityzmu i pisania na ten temat w gazetach — wytłumaczył p. Michalka zgromadzonym, dlaczego uważa Centralę wiedeńską za stojącą na usługach żydowskich i broniącą ich interesów Na przykładzie wziętym z własnego życia wyjaśnił p Michalka — jak to socyaliści go zdradzili, gdy przeciw oszustom żydowskim, jako naczelnik stacyi w Nadbrzeziu wystąpił.

Po wezwaniu ze strony p. Piątka do zgody i łączenia się kolejarzy wszystkich kategoryi, uchwalono rezolucyę wzywającą do wstępowania w szeregi organizacyi zawodowej „Samopomoc". — gdyż ta tylko broni skutecznie dobra ogółu kolejarstwa, — poczem wysłano telegram do Koła polskiego z wyrazami zaufania i z prośbą o przyspieszenie akcyi mającej na celu polepszenie doli kolejarstwa. Za wnioskiem tym głosował nawet socyalista Packan — podnosząc jednak wątpliwość, czy i o ile Koło polskie sprawę kolejarzy bronić będzie. Sądzimy jednak, że obawy jego będą płonne.

Obłuda socyalistyczna. Z Jasła piszą nam Socyalistyczne pisma lwowski „Głos" i krakowski „Naprzód", opisując fakt „rzekomej" malwersacyi nadkonduktora Dillinga we Lwowie, dodają, iż władze przebaczyły mu to przewinienie dlatego, że Dilling jest gorącym agitatorom w krajowej organizacyi kolejowej i kończą zdaniem: „Nie masz to, jak być członkiem krajowej organizacyi, a wówczas będzie można nawet kraść (!)

Nie mówiąc już o tem, że na Dillinga rzucono bezczelną potwarz i pomijając zasadę, że w domu wisielca nie powinno się mówić o stryczku — trzeba się zapytać szanownych reprezentantów niemieckiej centrali, dlaczego nie piszą nic o sprawkach konduktora Kobrzyńskiego z Jasła, który już nie „formalne" błędy — ale najzwyklejsze popełniał oszustwa, gdyż wystawiał fałszywe dopłaty, w języku urzędowym organizacyi socyalistycznej nazwane: „Nachzahlung".

Za oszustwa te wytoczyła Dyrekcya kolejowa w Krakowie konduktorowi Kobrzyńskiemu dochodzenie dyscyplinarne, a władze kolejowe — mamy nadzieję, że spełnią swój obowiązek, mimo to, iż p. Kobrzyński jest mężem zaufania wiedeńskiej centrali i komisyi personalnej, a nawet delegatem tejże komisyi do Wiednia.

Bochnia. Jak w swoim czasie donosiłem na zgromadzeniu kolejarzy w dniu 29. września r. b. zarzucił urzędnik Dyrekcyi kolejowej p. Roman organizacyi krajowej „Samopomoc", zaprzedanie się władzom kolejowym, a sekretarzowi tejże p. Bachowskiemu, pobieranie pensyi od Dyrekcyi kolejowej. Za potwarz to i oszczerstwo zaskarżonym został do sądu w Bochni. Rozprawę rozpisano na dzień 9. listopada a p. Roman, jako były zwolennik „czerwonego sztandaru", udał się pod opiekę swoich informatorów, tj. redakcyi „Naprzodu". *Z początku zapewniano go, że i obronę bezpłatną i przeprowadzenie dowodu prawdy otrzyma.* Ucieszony tem publicznie się przechwalał, że dowód prawdy przeprowadzi, lub zapłaci małą karę pieniężną. Ale jak już setki razy tak i teraz *socyaliści swego zwolennika zdradzili.*

Kilka dni przed rozprawą, oświadczyli Romanowi, iż żadnego dowodu na swoje zarzuty nie mają.

Wobec takiej widocznej i łajdackiej zdrady socyalistycznej, zmuszony był p. Roman złożyć w sądzie znano już czytelnikom Nowego Kolejarza „Oświadczenie".

Epizod z p. Romanem jest wymowną ilustracyą postępowania socyalistów. Zarzucają kolejarzom narodowym, którzy nie chcą iść pod komendę Kaczanowskich, Badnerów, Meleniów i innych pachołków najrozmaitsze zbrodnie, z których największą było „rzekome" zaprzedanie się władzom kolejowym. Judzą i podburzają kolejarzy do walki pomiędzy sobą by potem zbierać plony w formie „koronek" na wiedeńską centralę, boć z „kłótni dwóch korzysta trzeci".

Gdy zaś zbałamuceni przez socyalistycznych agitatorów kolejarze popełnią jaki czyn karygodny, jak np. p. Roman, wtedy go odstępują i na kompromitacyę narażają.

Dla tego czas już największy, aby kolejarze przejrzeli i zrozumieli, kto jest ich wrogiem, kto ich, zamiast pomagać do zwycięstwa w walce z potężnym nieprzyjacielem, na manowce prowadzi, wyzyskuje, a potem wyssawszy wszystkie soki, porzuca.

Spodziewamy się, że chwilowo zbałamucony przez nędznych intrygantów p. Roman, przejrzał już gdzie prawda i dobro kolejarstwa się znajduje i w przyszłości dzielną pracą dla organizacyi „Samopomoc", zetrze ślady swojej naiwności politycznej.

Podłęże. Znany z gburowatości naczelnik stacyi zwany „brusem" który już miał niejedna sprawę sądową za swoje wychowanie, obchodzi się z personalem kolejowym niegodnie stanowiska jakie zajmuje.

W zakres jego służby wewnętrznej na razie nie wchodzimy, chociaż mamy w zapasie dosyć kwiatków jego postępowania, tak samo nie wymieniamy jeszcze jego nazwiska, aby nie narażać go na wstyd przed kolejarstwem całego kraju. Niechże jednak pan „Brus" pamięta, że ludzi powinno się przyjmować grzecznie a kobiety, które przychodzą do niego w interesach służbowych ma szanować bo są to matki, żony lub córki jego kolegów. Wiemy o fakcie, że kiedy wdowa po strażniku kolejowym, kobieta stara i poważna, któraby mogła być matką naczelnika przyszła do niego prosić o sprzedanie węgla, to p naczelnik powiedział jej, że węgla dla niej niema,! a gdy go potrzebuje, to może kupić w kółku, którego „Brus" jest prezesem i akcyonaryuszem. Kiedy staruszka nie zrozumiawszy go powtórzyła swoją prośbę, chwycił ją naczelnik za kark i posztuchując i klnąc wyrzucił za drzwi. Przypominamy naczelnikowi, niedawne czasy, gdy sam chorągiewką wywijał i dzwonił na odjazd pociągu a przypominamy dla tego, aby pamiętał, że złoty sznurek na urzędniczej czapce służy nie od parady, ale od tego, aby odznaczyć człowieka, który jako starszy nad personalem powinien odznaczać się taktem, godnością i wychowaniem. Jeżeli pan „Brus", tych przymiotów niema, to niegodny jest stanowiska jakie zajmuje, a my postaramy się jak najprędzej uwolnić personal od takiej władzy.

Sucha. Pana rewizora pociągów „Świdra" ostrzegamy, by swą nadzwyczajną gorliwość, jaką okazuje w prześladowaniu personalu kolejowego i tegoż domowników, robiąc im całkiem niesłuszne dopłaty, trochę ostudził. Dopłaty te zwraca Dyrekcya kolejowa reklamantom jako nieuzasadnione. Pan Świder może zaś za obciążanie władzy niepotrzebną całkiem robotą i kompromitowanie zarządu kolejowego przez ciągłe skargi i awantury wyprawiane z podróżnymi w czasie swego „urzędowania" doczekać się w niedalekiej przyszłości niemiłego dla siebie epilogu co go może ochłodzi!

Zwardoń. Personal stacyjny zapytuje się niniejszem pana naczelnika stacyi oficyała Piekarczyka, czy i kiedy przedstawi rachunki z budowy kaplicy — którą to budowę po przeniesieniu pana Janesa pan Piekarczyk wraz z komitetem (istniejącem tylko na papierze) przez kilka lat prowadził. Jeszcze teraz ściąga pan Piekarczyk wszystkim kolejarzom w Zwardoniu po koronie lub więcej co miesiąc rzekomo na utrzymanie kaplicy — rachunków zaś z tych wszystkich pieniędzy nikomu nie składa.

Czekamy wyjaśnienia!

Kwiatki sparsystemu mnożą się z dnia na dzień na naszych błogosławionych liniach austryackiego „Hinterlandu".

I tak z Przemyśla nam donoszą, że uciążliwą i ogromnie odpowiedzialną służbę telegraficzną na tamtejszym dworcu pełni wszystkiego 4 telegrafistów w osławionej turze 16 i 8 godzinnej po dwóch w jednej turze. Jestto obydny wyzysk ze strony zarządu kolejowego, który każe dzieci (są między nimi tacy, co liczą 18 lat wieku) — w taki bezprzykładny sposób po prostu mordować. Jeżeli nie wzgląd na proste uczucie ludzkości — której trudno się z biurokratyzowanym zarządzie dopatrzeć — to interes bezpieczeństwa ruchu powinien nakazać miarodajnym czynnikom, by wglądnęły w tę sprawę i jeżeli nasze koleje nie rozporządzają już lepszym i odpowiedzialniejszym materyałem, niż nieletni chłopcy za 1·60 koron za dobę przy takiej ciężkiej i denerwującej służbie, — to niechby przynajmniej przyjęły jeszcze dwóch podobnych głodomorów ażeby każda para po 12 godzinnej służbie mogła się choć należycie w ciągu 24 godzin wyspać, jeśli już nie najeść.

Sądzimy, że dzieje się to bez wiedzy radcy dworu p. Rybickiego i spodziewamy się, że na nasz apel poleci natychmiastowe usunięcie tego w oczy bijącego wyzysku sił nieletnich.

KRONIKA.

W ostatnich czasach usunięto od ruchu i jazdy kilkudziesięciu z personalu, podając jako przyczynę, osłabienie wzroku. Personalem takim, który utracił siłę wzroku z powodu wytężającej pracy na biemzie, w wozach pakunkowych na maszynie albo w służbie ruchu, zapycha się ostatnie dziury i pomiata się jak materyałem wybrakowanym, niezdolnym już do służby kolejowej. Nikt nie zwraca na to uwagi, że to przecie najdzielniejsi ludzie, którzy jedynie z powodu wytężającej pracy utracili część energii wzrokowej nie z własnej winy ale z powodu rodzaju służby w której byli zatrudnieni i z powodu wprost barbarzyńskich urągających pojęciu humanitarności rozporządzeń władzy. Każdy wie, że długotrwałe turnusy, podczas których wytężać trzeba wszystkie siły fizyczne, aby zadaniu sprostać, dalej jazdy w wozach pakunkowych i manipulacya przy nędznym świetle oliwnych lampek, albo co gorsza przy świetle latarek, nie poprawiają siły wzroku ale muszą ją pogorszyć. Mało jednak się kto zastanawia że jestto bezpośrednia wina władzy i osławionego systemu oszczędnościowego, który zamordował już tysiące ludzi i ciągle pochłania nowe ofiary. Powoli jednak świadomość krzywdy przenika w nasze uległe dotąd serca tem bardziej, że dotyka ona ludzi starszych, którzy znaczną część życia swojego poświęcili dla służby i zamiast uznania i nagrody za wierne spełnianie obowiązków, aż do utraty siły wzroku, spotyka ich ciężka dola nieużytków i zapychaczy ostatnich dziur służbowych. Niepozwolimy dalej poniewierać naszą godnością ludzką i naszym losem „ale postawimy szereg żądań do władzy, dla ochrony naszego zdrowia. Dla kolegów zaś którzy rzeczywiście, a nie dla woli jakiegoś biurokraty, mają wzrok osłabiony, żądamy najlepszego traktowania i pierwszeństwa przy obsadzaniu posad odpowiednich ich randze. Także zasięgniemy opinii prawników, czy utraty siły wzroku nie można zaliczyć pod rubrykę przypadków nieszczęśliwych, które pociągają ze sobą obowiązek wypłaty renty z funduszów osławionego „Zakładu ubezpieczeń od wypadków".

Katastrofa kolejowa pod Lipnikiem Na kolei półn. pod Lipnikiem wykoleił się pociąg towarowy. Przypuszczają, że powodem wykolejenia było pęknięcie szyny, wywołane mrozem Katastrofa przybrała poważne rozmiary. Wykolejeniu uległa lokomotywa i ośm wagonów idących zaraz za nią. Wagony te uległy rozstrzaskaniu. Prowadzący pociąg doznał ciężkich obrażeń. Tor jest zniszczony na przestrzeni 1 klm. Podróżni wiedeńskiego pociągu pośpiesznego musieli wysiadać przed Lipnikiem i miejsce katastrofy obchodzić piechotą do pociągu zdążającego po drugiej stronie zniszczonego toru.

Stanisławow. (Kor. wł.) Przejechany przez pociąg. Pociąg kolejowy zdążający ze Stryja przejechał na dworcu woźnego pocztowego Grzegorza Nedycza, pełniącego służbę przy wózku pakunkowym. W chwili zbliżenia się pociągu, znajdował się Neydycz między dwoma dyszlami wózka, co mu w ostatniej chwili przeszkodziło ratować się przed przejechaniem. Maszyna zgruchotała Neydyzowi obie nogi aż po sam tułów. Po kilkugodzinnych strasznych cierpieniach wyzionął ducha w szpitalu, skąd odbył się pogrzeb. Zmarły liczył 44 lat życia, osierocił żonę i córkę.

Na stacyi kolejowej w Kleparowie dostali się w nocy jacyś niewyśledzeni dotychczas sprawcy do lokalu stacyjnego i skradli ternion biletowy z kartami jazdy, oraz gotówkę w kwocie 50 kor. Złodzieje dostali się do lokalu stacyjnego, otworzywszy wytrychami podwójne, na osobne klucze zamykane drzwi, poczem zapomocą dłuta oderwali przymocywany gwoździami do ściany ternion, wynieśli go aż poza wał toru kolejowego i tu go rozbili, zabrali gotówkę, a bilety rozsypali. Prócz tego odcięli złodzieje około 4 metr. drucianej linki, służącej do zamykania zapory na południowym końcu stacyi i pootwierali drzwi do stajen i komórek na stacyi, nic jednak tam nie skradli.

Syty głodnemu nie wierzy. Postępowanie niektórych dygnitarzy dyrekcyjnych jest wprost oburzające. Na potwierdzenie i wyasygnowanie zaliczki na zarobione dyety potrzeba nieraz tygodniami czekać. Taki pan od podpisu, najedzony i syty przetrzymuje z zasady podania biednego i głodnego funkcyonaryusza, który gdzieś tam na maleńkiej stacyjce z upragnieniem czeka paru groszy aby sobie jeść kupić. Jestto poprostu nieuczciwie, aby pieniądz ciężko zapracowany trzeba było dopiero w drodze łaski i kilkakrotnej prośby wydzierać z gardziela dyrekcyjnego. Takie ukłucia szpilką, z powodowane lenistwem i nieumiejętnością postępowanie z personalem, który drażni się niepotrzebnie, — zupełnie nie przyczyniają się do wzbudzenia zaufania do władzy.

Żądamy, aby te słowa zapamiętał sobie jeden nadinżynier z oddziału konserwacyi w Krakowie. Może obudzą go i choć raz wyekspedyuje podania w należytym terminie. Pomimo tej ciężkiej pracy, zapewnamy go, że na Hawelke czas się znajdzie

O smierci konduktora ś. p. Wróbla podały krótką notatkę wszystkie dzienniki krajowe. Z tych jeden krakowski podaje następujące uwagi:

Wczorajszej nocy pociąg szybujący na stacyi w Podgórzu, zmiażdżył Wróbla, konduktora kolei państwowych, który położył się na szynach w celach samobójczych.

Jak nas informują, ś. p. Wróbel przyszedł przed kilku dniami do pociągu rzekomo pijany, wskutek czego urzędnik ruchu p. Bl. ściągnął go ze służby, ale uczynił to w tak brutalnej formie, że biedny Wróbel tego nie przeniósł Przez dwa dni błąkał się po szynkach, przyczem przepił pieniądze Z obawy kary dyscyplinarnej, z żalu i rozpaczy, — a także pod wpływem alkoholu, wyszedł za Podgórze i w chwili, gdy widział nadjeżdzający pociąg, rzucił się pod koła i poniósł śmierć na miejscu.

W książeczce służbowej, którą przy nim znaleziono, — napisał, że odbiera sobie życie przez p. Bl.

Zwłoki odwieziono do kostnicy w Podgórzu.

Z naszej strony musimy na mocy licznych informacyi wiadomość dzienników krakowskich uzupełnić. Już śp. Bachowski opisując kilka razy sposób »urzędowania« p. Blocha (gdyż o nim tu mowa) wzywał władze kolejowe do poskromienia tego beztaktownego urzędnika – ale naprózno Urzędnik ten nawet w Bogumiłowicach — wskutek swych ciągłych awantur z podwładnym sobie personalem niemożliwy — dziwnym zrządzeniem losu (a może p Hubla) znalazł się w Krakowie. Ktokolwiek zna służbę na dworcu w Krakowie przyznać musi — że tu nie potrzeba »specyalnych« urzędników ruchu — boć całą robotę spełniają organa kolei północnej. Tu trzeba do służby więcej reprezentacyjnej urzędników pełnych taktu, poważnych i grzecznych Takim p. Bloch nigdy nie był i nie jest, na co mamy liczne dowody. Mimo to — dziwna rzecz — wobec władzy kolejowej — był to urzędnik »wzorowy«. Jako taki — on jeden jedyny, otrzymał w Krakowie remuneracyę! Tym sposobem — może bezwiednie — pochwalają i sankcyonują władze sposób »urzędowania« takich »urzędników«. Takie postępowanie ze strony władzy jest — delikatnie mówiąc — bardzo dziwne — i nie wytrzymuje najlżejszej krytyki. Wobec świeżej mogiły ofiary tego niezdrowego systemu apelujemy tam, gdzie należy — by władze najsurowsze śledztwo w sprawie samobójstwa śp. Wróbla

wytoczyły a zło w zarodku zdusiły. I to co prędzej! Cały personal kolejowy wysoce zaniepokojony — czeka!

Dziwny napis. Przechodząc koło magazynów kolei północnej w Krakowie, można zauważyć napisy niby to polskie, a jednak takim pisane językiem i w sensie tak wykoszlawione, że naprawdę skandalem jest, iż coś podobnego można spotkać w Krakowie. Oto np. na magazynach przybite są tabliczki, obwieszczające zakaz palenia tytoniu i brzmią: „Tytoń kurzyć nie wolno"! Co to znaczy „tytoń kurzyć" i przeczenie? Czy dyrekcya kolei nie może się zdobyć na zrozumialszy polski napis?

Naprawdę jest to skandalem ale kto temu winien — zapytać się należy? Prasa galicyjska, która nigdy energicznie nie występowała przeciw zniemczeniu stacyi Kraków. Milczenie jej wtenczas, gdy kolej północna była własnością prywatną bankierów wiedeńskich można było jeszcze wytłómaczyć czemś, może zbytnią kurtuacyą wobec niemieckich właścicieli — obecnie gdy kolej północna jest własnością państwa obowiązkiem polskiej — nieopłaconej z funduszu gadzinowego byłej Nordbanki prasy, jest energicznie żądać, by germanizacya Krakowa już raz i to na zawsze ustała.

Stać się to może tylko wtedy, gdy stacya Kraków przejdzie pod władzę c. k. Dyrekcyi kolejowej w Krakowie. Organizacya nasza często tę sprawę poruszała - przeszłego roku jeszcze przed upaństwowieniem kolei północnej na kilku zgromadzeniach kolejowych w Krakowie i Podgórzu liczni mowcy piętnowali postępowanie rządu. Koła polskiego i Rady miejskiej Izby handlowej oraz pracy polskiej — które to czynniki niej, albo bardzo mało w sprawie tak ważnie nie uczyniły. A sprawa ta nie tylko dla Krakowa ale i dla całej Polski jest ważną. Dość przepędzić chwil kilka na dworcu krakowskim, posłuchać tego obrzydliwego szwargotu w żargonie lub języka Hakaty którym się cały personal kolei północnej posługuje by zrozumieć — że tak być dłużej nie może! Apelujemy więc jeszcze raz do czynników miarodajnych by sprawy tej z oka nie spuściły, gdyż odpowiedzialność za przyszłość stacyi krakowskiej spadnie na nich.

Naczelnikiem oddziału VII-go (kontrolora dochodów) c. k. Dyrekcyi kolejowej został zamianowanym przez c. k. Ministeryum kolejowe pan Majewski dotychczasowy zastępca. Pomimo masy podań na to stanowisko i to nawet z innych Dyrekcyi i mimo szalonych wysiłków ze strony różnych karyerowiczów i dzieci protekcyi, otrzymał stanowisko ten, któremu się ono bezwarunkowo należało. Pracą, znajomością fachową, charakterem bez skazy i uczciwem postępowaniem z podwładnymi, zasłużył sobie p. Majewski na to wysokie wyszczególnienie. Składając Panu Majewskiemu na tem miejscu serdeczne życzenia, radzimy mu że jeżeli chce nadal zasłużyć sobie na miano „człowieka" niechaj postępuje zupełnie odmiennie niż jego „pełen zacności" poprzednik.

Zażalenie Personal dyrekcyi krakowskiej uskarża się, że listy płanicze za nocne służby, tak zwane „Nachtdienstzulagen" przychodzą do stacyi, zamiast 15-go, zawsze z dwu lub trzy dniowem opóźnieniem. Poniewaz na ten krwawo zapracowany grosz i tak bezpodstawnie 15 dni czekać trzeba i ponieważ wiemy, że zestawienie i zarachowanie list bardzo małej manipulacyi wymaga, dlatego żądamy ścisłego przestrzeganie terminu płatności.

Kto nie wierzy, że stajnie są zwykle czyściejsze od „na tymczasem" przed dziewięciu laty wystawionego budynku na kancelarye na „Rangierbahnhof" w Podgórzu-Płaszowie niechaj dla nauki i uciechy naocznie się o tem przekona. Konia z rzędem temu, kto potrafi podłogę oczyścić z dziewięcioletniego brudu, kto zliczy tysiące myszy, pluskiew, pcheł jaszczurek i karakonów, kto pozna kolor ścian i nie przerazi się trzęsieniem budynku podczas przejazdu maszyny, kto nie poczuje smrodu bagiennego a wreszcie kto dobrze się nadąwszy nie wydmucha dziury w spróchniałych z desek zbudowanych ścianach. Jedynie zewnętrznym wyglądem tej spróchniałej budy każdy lakiernik będzie zachwycony. Sekcya bowiem krakowska, zdolna uczennica nieboszczyka Potemkina, starannie smaruje ściany tej ruiny, aby wszystko wyglądało bardzo dobrze .. z salonki dyrektora kolei!

Samopomoc zapowiedziała afiszami zebranie kolegów z Krakowa w celu zawiązania towarzystwa spożywczego. Odnośne ogłoszenia umieszczono także w gmachu dyrekcyi kolei. Jakiemuś idyocie nie podobała się ta społeczna robota naszej organizacyi, bo podczas nieobecności portyera zdzierał afisze. Sąd o takim postępku pozostawiamy czytelnikom. Od siebie zaś dodać musimy, że żakowskie zabawy nie wstrzymają biegu naszej pracy.

Wydawca Stow. „Samopomoc„ Odpowiedzialny redaktor: W. Etgens

Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu.